Know how de la calefacción independiente del motor, en detalle

La calefacción independiente del motor no funciona — Desconexión de consumidores (todas las series con STH — no la serie 203 / 209)

El evento "desconexión de consumidores" en la unidad de control de la batería conduce a que, en caso de subtensión de la red de a bordo, la calefacción independiente del motor no se active o bien, se desconecte. Si está activa o memorizada la desconexión de consumidores en la unidad de control, se tiene que comprobar la red de a bordo y la tensión de la red de a bordo / batería(s) del vehículo.

La calefacción independiente del motor no funciona — Desconexión de consumidores

Si en el servicio por trayectos cortos se conduce con bajo número de revoluciones del motor y en ello se conectan frecuentemente fuertes consumidores de corriente, como p. ej. luneta trasera térmica, calefacción de asiento, etc., la batería no puede alcanzar su estado de carga óptimo.
Regla orientativa: tiempo de calefacción = tiempo de marcha.

La calefacción independiente del motor no funciona

Un LED averiado en el interruptor de la calefacción independiente del motor, en el panel de mando, inhibe el funcionamiento de la calefacción independiente del motor; el interruptor de la calefacción independiente del motor está averiado. En la unidad de control de la calefacción independiente del motor se registra la avería 'LED averiado'.

La calefacción independiente del motor no funciona (serie 203)

El tubo flexible de aspiración de la unidad de quemador de la calefacción independiente del motor, se puede soltar de su posición original y hacer contacto en el guardabarros interior. Se puede interrumpir así la entrada de aire del exterior. Compruebe además el tubo flexible de aspiración respecto a material insonorizante sobresaliente que, en el caso más desfavorable, también puede ser aspirado hacia el interior.

Ruidos de glogloteo (serie 171)

El aire en el circuito de agua refrigerante puede ocasionar ruidos de glogloteo. Un remedio es la evacuación mediante depresión y llenado sucesivo del circuito de agua refrigerante con 1,4 bares. Calentar el motor a continuación, dejándolo funcionar a una presión de 1,4 bares.

La calefacción independiente del motor hace humo

Controle el sentido de giro del soplador de aire de combustión de la calefacción independiente del motor. (Si el conector del motor se ha extraído, p. ej. en una reparación, una polaridad permutada puede conducir a un sentido de giro incorrecto del ventilador) Compruebe el tubo de escape respecto a presencia de daños y obstrucción. Comprobar la salida de aire del tubo de escape a través de DAS "Activación del soplador de aire de combustión".

Cambio lógico hora de arranque / hora de salida (serie 221 / 216)

En la serie 221 se introduce por primera vez en el cuadro de instrumentos / telemando, la hora de salida y no la hora de arranque de la calefacción independiente del motor.

La calefacción independiente del motor no funciona

Para asegurar el funcionamiento de la calefacción independiente del motor, el depósito de combustible del vehículo tiene que estar lleno por lo menos hasta ¼ y el vehículo se debería aparcar aproximadamente horizontal, para garantizar una aspiración óptima del combustible.

Tiempo de calefacción

El tiempo de calefacción de la calefacción independiente del motor es de 50 minutos como máximo, según el preajuste y las condiciones del entorno. Se trata aquí de un valor implícito que se puede modificar a través de Star Diagnosis.

Excepción: en la serie 221 / 216, el tiempo de calefacción es calculado automáticamente por el vehículo, mediante la introducción de la hora de salida.

La calefacción independiente del motor o el calefactor adicional no funcionan – Desconexión de seguridad en caso de colisión

En caso de una colisión se desconecta permanentemente la función de la calefacción independiente del motor o del calefactor adicional. La reposición del bloqueo sólo se puede realizar a través de Star Diagnosis.

Know how de la calefacción independiente del motor, en detalle

La calefacción independiente del motor o el calefactor adicional no funcionan – Calefacción sobrecalentada

La reposición del bloqueo sólo se puede realizar a través de Star Diagnosis.

El telemando de la calefacción independiente del motor no funciona

Pilas agotadas o problemas de contacto en las pilas, pueden afectar al funcionamiento del telemando de la calefacción independiente del motor.

Alcance del telemando

El alcance y el funcionamiento del telemando puede verse influido o perturbado por muchos factores distintos (como p. ej. sistemas de apertura de puertas de garaje, radioteléfonos, postes de emisoras, cables de corriente, etc.) o por obstáculos (como p. ej. edificios).

La calefacción independiente del motor o el calefactor adicional no funcionan en vehículos con motor diésel

Observe especialmente en el entretiempo de otoño, que el combustible repostado sea apto para invierno. La tubería de combustible puede estar parafinada por el combustible diésel de verano.

Se tiene que cambiar la calefacción independiente del motor o el calefactor adicional

En caso de ser inevitable la sustitución de la calefacción independiente del motor o del calefactor adicional, preste atención a que se determine el número de pieza correcto al realizar el pedido de la pieza nueva.

La calefacción independiente del motor sólo funciona en servicio de comprobación mediante Star Diagnosis

Cerciórese de que la calefacción independiente del motor está codificada en el ZGW y en la EZS.

El LED verde en el telemando no se ilumina al desconectar la calefacción independiente del motor con telemando (serie 211)

Error en las instrucciones de servicio; debe decir "el LED rojo se ilumina al desconectar".

Reprogramación manual del telemando de la calefacción independiente del motor

Mantener oprimido el pulsador de caldeo inmediato en el panel de mando, hasta que parpadee el LED rojo en el pulsador de caldeo inmediato; soltar el pulsador; oprimir inmediatamente la tecla OFF del telemando hasta que se encienda el LED rojo del telemando; proceso de reprogramación finalizado.
Información para el telemando T70: durante el proceso de reprogramación, el telemando no se debe encontrar en el vehículo, ya que la potencia de emisión es demasiado fuerte.

El telemando de la calefacción independiente del motor no funciona tras desembornar / embornar la batería del vehículo

Al desembornar y embornar se puede producir, en el caso más desfavorable, una pérdida de la emisora programada; reprograme de nuevo el telemando.

La calefacción independiente del motor no funciona (serie 220)

En la serie 220, una tubería de combustible suelta / un tubo flexible de combustible suelto o un tubo flexible de combustible doblado, puede ser responsable de la función anómala de la calefacción independiente del motor. Controle y fije de nuevo, si es necesario, las tuberías / tubos flexibles mediante una abrazadera de tubo flexible.

El consumo de corriente en régimen de reposo de la calefacción independiente del motor, es demasiado alto (serie 211)

Elimine los posibles consumos elevados de corriente en régimen de reposo de la calefacción independiente del motor en la serie 211, recodificando la unidad de control de la calefacción independiente del motor.

La calefacción independiente del motor se conecta sin motivo y / o el testigo de control de la calefacción independiente del motor, parpadea (serie 215 / 220)

Esta irregularidad se puede presentar en vehículos con código 228 y código 352 (COMAND) en combinación. Codifique de nuevo el cuadro de instrumentos.

Código de avería 9074 (serie 215 / 220 AMG)

En el bus CAN ha faltado la señal de combustible (gasolina o diésel) durante más de 3 s – el fallo está memorizado. Si no existe ninguna irregularidad, se puede ignorar y borrar la avería.

P1664 Avería de aparato — calefactor de agua eléctrico (serie 203, 210)

Mensaje de error en el cuadro de instrumentos con el registro de avería P1664 "avería de aparato" en la unidad de control del motor.
Si no existe ninguna reclamación del cliente sobre el funcionamiento del calefactor adicional, se puede ignorar y borrar la avería.
Para mayor seguridad, siempre se deben verificar los contactos eléctricos.

La calefacción independiente del motor no arranca con preselección de programa (serie 221)

La calefacción independiente del motor no arranca, a pesar de estar ajustada la hora de salida (preselección de programa en el display central).
Si se programa una hora de salida en el menú de calefacción independiente del motor y el CAN B entra a continuación en estado de reposo, al conectar de nuevo el borne 15R se produce una pérdida de los datos programados. La hora de salida se sigue indicando correctamente en el display central. Realice una programación flash del cuadro de instrumentos (disponible a partir de DAS 11 / 05).
Utilice un software superior a SW 05 / 41 / 00 (A221 442 21 21).

El calentamiento del habitáculo dura demasiado tiempo (serie 211 con OM646)

El OM 646 puede haber sido codificado en fábrica, erróneamente por vía CAN. Están afectados vehículos con año de modificación 05 / 01 y código 806. La señal de carga del alternador (señal DF) para el control del calefactor adicional PTC es por vía CAN en el OM 642 y OM629, y es analógica en el OM646. El OM646 puede haber sido codificado en fábrica, por vía CAN.
A partir de la versión DAS – CD 01 / 06 se puede ajustar la codificación en el taller, a través de la adaptación de unidades de control.

Condiciones de conexión y desconexión del calefactor adicional PTC (serie 211)

Tecla AC^{OFF}: Vehículos hasta 11 / 04: estando activada la tecla AC-off, está desconectado el calefactor adicional PTC. Vehículos desde 11 / 04: el calefactor adicional PTC ya no es desconectado / influido por la tecla AC^{OFF}. Desconexión de consumidores: si se activa el nivel 1 ó 2 de la desconexión de consumidores, se bloquea la activación del calefactor adicional PTC. Remedio: números más altos de revoluciones del motor. Red de a bordo: si en la red de a bordo hay varios consumidores (p. ej. luz de marcha, sistema de audio, calefacción de la luneta trasera y calefacción de asientos) conectados al mismo tiempo, la potencia proporcionada por el alternador no es suficiente para asegurar el servicio del calefactor adicional PTC. Remedio: números más altos de revoluciones del motor.

Distribución de aire no plausible en servicio de calefacción independiente del motor

La unidad de mando del aire acondicionado es responsable de la distribución de aire durante el servicio de calefacción o de ventilación. En caso de irregularidades en la distribución de aire, realice una comprobación mediante el cuadro ramificado de fallos para reclamaciones relativas al aire acondicionado.

Aire frío tras servicio de calefacción independiente del motor y / o servicio de calor residual (serie 211)

Esta irregularidad puede ser debida a la unidad de control SAM (N10 / 1) que, durante el servicio, no activa al motor para válvula de paso del intercambiador de calor (M16 / 32).

Calefactor adicional PTC (serie 221)

En el modelo 221 con motorización diésel, los calefactores adicionales PTC están montados en el intercambiador de calor.

Calefactor adicional eléctrico (serie 203)

En el modelo 203 con motorización diésel, el calefactor adicional eléctrico está montado en el motor. (Calefactor en bloque con 1,8 KW)

Know how de la calefacción independiente del motor, en detalle

Thermo Top V (serie 164 / 251)

Desde septiembre de 2006 se han montado en los modelos 164 / 251, equipos Webasto de calefacción independiente del motor, Thermo Top V.

Ruidos de clic durante el servicio de la calefacción independiente del motor

La bomba dosificadora de combustible de la calefacción independiente del motor puede producir ruidos secuenciales que son estado de la serie. Compruebe el asiento correcto de la bomba dosificadora, así como la insonorización (la bomba no debe hacer contacto con la carrocería).

Telemando T70 / T90 / T100

El telemando T90 sustituye al telemando T70. El T90 confirma al usuario si ha llegado la señal de conexión / desconexión. El T90 se aplicó desde mayo / junio de 2004 en todas las series excepto en 203 / 209. Aplicación en la serie 203 / 209 en noviembre de 2004; en el Maybach, en septiembre de 2004. El T100 sustituye al T90. El T100 se aplicó por primera vez en la serie 221 a partir de junio de 2006.

Preselección de la temperatura de calefacción / insuficiente potencia calorífica en caso de activación mediante preselección

La temperatura ajustada en la unidad de mando del aire acondicionado al parar el vehículo, es regulada al activar la calefacción independiente del motor. En las series 211, 251 y 164, la calefacción independiente del motor regula una temperatura entre 20 y 24 grados C, aunque en la unidad de mando del aire acondicionado esté ajustada una temperatura más alta.

Calefacción independiente del motor montada posteriormente

En esta guía práctica se consideran exclusivamente calefacciones independientes del motor que ya estaban montadas de fábrica con la entrega del vehículo (reconocibles por el código SA 228).
En caso de una localización de averías en sistemas montados posteriormente pueden servir de ayuda los consejos contenidos en la guía práctica, aunque su aplicación sólo se ha comprobado con los sistemas montados por parte de fábrica.
En caso de preguntas sobre irregularidades en variantes montadas posteriormente, contacte por favor la línea directa de su correspondiente LC, o al fabricante Webasto bajo el número de la línea directa de atención al cliente 01805-932278. De lunes a viernes de 8 a 18 horas.

Funcionamiento posterior del calefactor adicional fósil

El calefactor adicional fósil funciona posteriormente. Por una parte, se quema así en el aparato el combustible residual y, por otra parte, se enfría el calefactor adicional tras el proceso de combustión mediante el funcionamiento posterior interno del soplador.

Método de reparación de la calefacción independiente del motor

En numerosas calefacciones independientes del motor existe la posibilidad de sustituir individualmente el elemento de quemador; observe al respecto: SI83.70-P-0010A.
En caso de anomalías funcionales en el juego de cables, le ayudará la SI83.70-P-0001B.

Tecla de la calefacción independiente del motor (todas las series excepto 221 / 216)

Al accionar la tecla durante < 2 s – estando desconectado el sistema – sólo se activa el menú de tiempo de preselección. Si se acciona por más tiempo se activa además el sistema. En caso de estar conectado el sistema – sin activación del tiempo de preselección – se desconecta inmediatamente.

La calefacción independiente del motor hace humo, se apaga, no funciona (serie 221 / 216)

La causa puede ser un tubo flexible de aspiración de combustible montado incorrectamente o doblado, en el depósito de combustible. Verificar por separado si la bomba dosificadora de combustible o la aspiración de combustible son la causa. Comprobar para ello, a través de diagnóstico Star (DAS), el caudal de alimentación de combustible, aspirando sin embargo el combustible de un depósito externo (p. ej. bidón de combustible). Si el caudal de alimentación de combustible es correcto, se debe buscar la causa en la aspiración de combustible sobre el depósito (p. ej. tubuladura de aspiración, tubería) y comprobar si la bomba dosificadora de combustible está en orden Desde el 03 / 2006 se montan tubuladuras de aspiración optimizadas. Para los vehículos anteriores a esa fecha de producción que tengan problemas con la alimentación de combustible del depósito de combustible hay disponible una tapa de cierre optimizada (núm. de pieza A221 470 08 41).

Formación de olores del calefactor adicional PTC (serie 211)

Esta irregularidad puede ser debida a la unidad de control SAM (N10 / 1) que, durante el servicio, no activa al motor para válvula de paso del intercambiador de calor (M16 / 32).

Funcionamiento posterior de la calefacción independiente del motor

Si se encuentra en funcionamiento posterior el soplador de aire de combustión de la calefacción independiente del motor, no se puede activar la calefacción independiente del motor, a pesar de estar encendido el LED.

Supresión de la función de calefacción (serie 251)

Poco después del inicio de la fabricación en serie se suprimió en la serie 251 con código 582 el intercambiador de calor y, por lo tanto, la función de calefacción para la 3ª fila de asientos.

Umbral de desconexión de la unidad de control de la batería (serie 164 / 251)

En los motores de gasolina, el umbral de desconexión de la unidad de control de la batería es programable a 11 V, la señal de desconexión de la unidad de control de la batería es desprogramable.

Sin calefacción independiente del motor, de fábrica (serie 204)

En la serie 204 no se ofrece de fábrica el equipo opcional de calefacción independiente del motor.

Potencia calorífica deficiente tras el arranque en frío, con OM642 (serie 221)

Desde el año de modificación 01 / 2007 en el OM642, ya no se monta de serie ningún calefactor adicional fósil. Para conseguir la potencia calorífica en el arranque en frío, funciona el motor en esta fase según el procedimiento de combustión de calefacción.

Mensaje de fallo de radiocomunicación " FAIL" (todas las series con telemando T100)

El mensaje " **FAIL**" en el display del telemando se puede producir también en caso de un alcance insuficiente o de un alcance disminuido por fuertes perturbaciones (p. ej. en un garaje subterráneo). ¡Comprobarlo imprescindiblemente antes de la sustitución!

Fallos de bus

En caso de fallos de bus en DAS se tiene que activar el sistema sin sondas y sensores, para poder localizar el componente causante, mediante nueva conexión individual de los componentes. Antes de cada nuevo test tienen que estar borrados todos los códigos de avería.